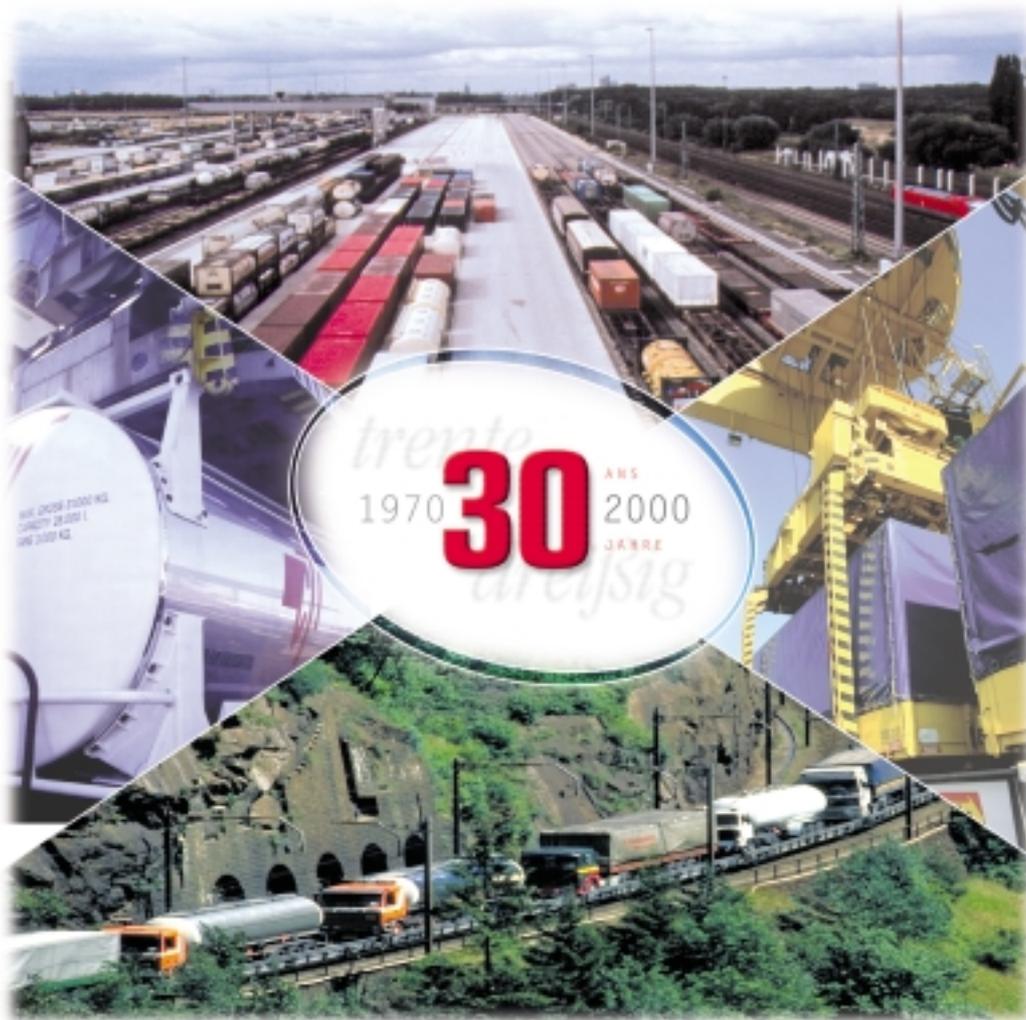


INTERNATIONALE VEREINIGUNG DER GESELLSCHAFTEN FÜR DEN
KOMBINIERTEN VERKEHR SCHIENE-STRASSE



UIRR Report

2000



IMPRESSUM

Verantwortlicher Herausgeber: UIRR s.c., Brüssel
c/o Diane Chevreux

Fotos: UIRR s.c., Cemat, Hungarokombi, Hupac,
Kombiverkehr, Novatrans, Ökombi, Polkombi

Grafische Gestaltung: Tostaky s.a., Brüssel

In Belgien gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.

VORWORT



WERNER KÜLPER

Präsident der UIRR

Die UIRR konnte auf ihrer Jahresversammlung im Herbst 2000 in Brüssel ihr 30jähriges Bestehen feiern. Nicht ohne logistische Schwierigkeiten, denn die Brüsseler Innenstadt und mehrere Autobahnen waren durch LKW blockiert, die gegen die angestiegenen Dieselpreise demonstrierten. Diese Situation hat noch einmal eindrucksvoll vor Augen geführt, dass sich der Verkehrssektor in einer Krise befindet. Spätestens seit der Ölkrise in den siebziger Jahren haben wir gelernt, dass Erdöl einmal knapp wird und alternative Energien und Verkehrsträger gefördert werden müssen. Geschieht das nicht behutsam und vorausschauend, werden wir irgendwann von krisenhaften Entwicklungen zum Handeln gezwungen.

Im UIRR Report 1999 schrieb ich an dieser Stelle, die Qualität der Schienendienstleistungen sei auf einem Tiefpunkt angelangt. Das Jahr 2000 lehrte uns, das es noch schlimmer kommen kann. Bei den von der UIRR überwachten internationalen 20.000 KV-Ganzzügen war nur noch die Hälfte pünktlich. Die Hauptursachen der Verspätungen waren wieder: Lokomotiv- und Lokführermangel. Da sich die Situation trotz der Ankündigung der Bahnen mehr Ressourcen bereitzustellen verschlimmert hat, können wir nur feststellen, dass sie entweder nicht Willens oder nicht in der Lage sind, genügend zu investieren. Politiker und die häufig wechselnden Bahnführungen, sehen sich immer

mehr genötigt, schnelle Erfolge, hauptsächlich im Bereich des Personenverkehrs vorzuweisen. Dies geschieht jedoch nur allzu oft auf Kosten der Vernachlässigung langfristiger Investitionen, besonders für den Güterverkehr.

Wir benötigen dringend den Wettbewerb auf der Schiene. Private Investoren werden diesen nur in Gang bringen, wenn ein diskriminierungsfreier Zugang zur Infrastruktur ebenso gesichert ist, wie mit der Straße wettbewerbsfähige Infrastrukturpreise. Wenn eine Wahlmöglichkeit vorhanden ist, werden die Bahnen auch nicht mehr ihr Monopol ausnutzen können, indem sie von den Operateuren dieselben Preise für völlig unterschiedliche Dienstleistungen verlangen: egal ob ein Zug pünktlich ist oder 24 Stunden zu spät ankommt. Bisher hatten sie auch nicht für die finanziellen Schäden die den Operateuren und Logistikunternehmen dabei entstehen.

Hoffnungsvoll stimmt uns, die auf nationaler Ebene bei KV-Ganzzügen vielfach wesentlich höhere Qualität. Dies zeigt, dass es immer dann besser geht, wenn ein Eisenbahnunternehmen die gesamte Schienen-

produktion aus einer Hand erstellt. Es wird Zeit, dass dies endlich auch international geschieht.

Die Beschlüsse des EU-Ministerrates zum Eisenbahnpaket bedeuten leider, dass ein europäischer Schienenbinnenmarkt mit freier Kabotage erst 10 Jahre später als auf der Straße realisiert wird. Jeder Unterschied in der Liberalisierungsgeschwindigkeit zwischen den Verkehrsträgern bremst jedoch die Entwicklung des Kombinierten Verkehrs.

Die europäischen Staaten müssen nicht nur politisch schneller agieren, sie müssen auch investieren. Immer mehr Baustellen, die auf jahrelang zu geringe Investitionen ins allgemeine Schienennetz zurückzuführen sind, beeinträchtigen den Verkehr.

Die UIRR wird weiter die Verkehrspolitik mit konkreten Vorschlägen zum Handeln auffordern.¹ Parallel dazu werden ihre Mitgliedsgesellschaften jede sich bietende Möglichkeit zur Erreichung ihres einzigen Gesellschaftszweckes nutzen: Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Durch eine Reihe von Innovationen ist das auch im Jahr 2000 wieder vermehrt gelungen.

Werner Külper

1) Siehe: Positionspapier "Kombinierter Verkehr und die Bahnliberalisierung: von der Theorie zur Umsetzung". Internet: www.uirr.com

DIE HERAUSFORDERUNG FÜR DIE UIRR S.C.

Für die UIRR war das bedeutendste Ereignis im Jahre 2000 die Feier ihres 30-jährigen Bestehens am 13. September in Brüssel. Dazu wurden zahlreiche Ehrengäste zu einer Akademischen Sitzung, gefolgt von einem Galadiner im anspruchsvollen Rahmen der Königlichen Museen für Schöne Künste eingeladen.

Einige Überlegungen, die hohe Vertreter aus der Verkehrspolitik sowie von Eisenbahn- und Straßentransportunternehmen bei dieser Gelegenheit angestellt haben, verdienen es, an dieser Stelle wiederholt zu werden, denn sie unterstreichen die Grundlagen der 30-jährigen Aktivität der UIRR.

H. Colla, Kabinettsleiter von Frau Isabelle Durant, Ministerin für Mobilität und Verkehr, die wegen eines Streiks der belgischen Straßentransporteur verhindert war, vertrat die Ansicht, dass eine Politik, die nachhaltige Mobilität befürwortet, sich um drei Achsen "vorausschauen", "verbessern" und "absichern" dreht. Auf verschiedenen Ebenen, u.a. der wirtschaftlichen Effizienz oder der Sicherheit, ist die aktuelle Verkehrssituation auf lange Sicht nicht lebensfähig. Der Kombinierte Verkehr aber stellt eine Lösung für nachhaltige Mobilität dar. Man muss ihm deswegen die Mittel geben, an Bedeutung zu gewinnen, indem man Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur tätigt und eine gerechtere Aufteilung der externen Kosten fördert.

Frau de Palacio, EU-Kommissarin für Transport und Energie war der Ansicht, dass die Herausforderung Nummer 1 für die UIRR-Gesellschaften darin besteht, eine Qualität des KV zu erhalten, die mindestens ebensogut ist, wie die des Strassentransports, trotz der Schwierigkeiten im Eisenbahnsektor. Eine kluge Umorientierung ihrer Strategien sollte dazu dienen, sich an die Veränderungen in diesem Bereich anzupassen.



RUDY COLLE

Generaldirektor UIRR, Brüssel

Der Ausgleich durch den modalen Split, d.h. eine bessere Verwendung der gesamten Transportressourcen - Kernpunkt der gemeinsamen Transportpolitik - sollte ihnen dabei helfen. Eine gesteigerte Interoperabilität und Sicherheit der Netze, sowie soziale, umweltfreundliche und steuerrechtliche Regelungen, die besser an die Forderungen des Binnenmarktes angepaßt sind, sind Vorbedingungen zur Verwirklichung des Endzieles, eines wirtschaftlicheren und ökologischeren Transportsystems.

Herr Aurbach, Generalsekretär der CEMT, und Herr Capel Ferrer, Direktor der Verkehrsabteilung der UN/ECE haben die Zukunft des KV in der Perspektive des breiteren geographischen Rahmens ihrer jeweiligen Organisation analysiert. Diese Technik, die man im Hinblick auf eine

kohärente und effiziente transeuropäische Verkehrspolitik bevorzugen sollte, denn sie ergänzt den Strassentransport auf intelligente Art, wird sich dann wettbewerbsfähig erweisen, sobald die Eisenbahnliberalisierung und faire Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger Realität werden, und die Qualität der Dienstleistung aller Akteure der Transportkette wiederhergestellt wird.

Herr Hangartner, Hauptgeschäftsführer des bedeutenden gleichnamigen Logistikunternehmens und einer der eifrigsten Kunden des KV, hat die Schwierigkeiten des Systems vor allem seitens der Bahn hervorgehoben, insbesondere die Unzuverlässigkeit der Preise und Fahrpläne und die Verschwendung in gewissen Projekten. Er hat aber zugegeben, dass, selbst wenn er diese Schwächen im voraus gekannt hätte, dies nichts an seiner unternehmerischen Strategie geändert hätte, zu einem nachhaltigem Transportsystem beizutragen.

Herr Hassenkam, der sich als Vizepräsident der GEB äußerte, hat die Notwendigkeit einer organisatorischen Anpassung der Eisenbahnunternehmen betont, damit sie angemessen auf den Anstieg des Gütertransportes bis zum Jahre 2010 reagieren können. Der KV, der ein wichtiger Eckpfeiler ihrer Strategie ist, wird sich nur zusammen mit ihren Kunden entwickeln.

Schließlich hat Herr Külper die Werte unterstrichen, die die Entwicklung der Vereinigung begleitet haben: die Zusammenarbeit mit den Kunden und zwischen den Gesellschaften, die Partnerschaft mit den Eisenbahnunternehmen und die Unterstützung seitens der Verkehrspolitik. Er hat den Zuhörern die Fortsetzung des vor 30 Jahren eingeschlagenen Kurses zugesichert, das KV-Angebot ständig zugunsten eines wirksameren Transportsystems auszuweiten und zu verbessern. Diesem Aktionsplan widmet auch das UIRR-Büro seine Kraft.



DIE 7 HERAUSFORDERUNGEN AUS DER SICHT VON NOVATRANS

Über die Herausforderungen des Kombinierten Verkehrs (KV) zu schreiben ist an sich schon eine Herausforderung. Ich will sie annehmen, indem ich einige Überlegungen liefere, die von einer langjährigen Erfahrung mit dem Thema ausgehen. Aber anstelle eines strukturierten Beitrags, werde ich nur Gedanken zu den Problemen, mit denen diese Güterverkehrstechnik zu kämpfen hat, um ihre Entwicklung im 21sten Jahrhundert zu sichern, aufzeigen.



JACQUES DUMERC

Generaldirektor von Novatrans, Paris

Erste... und zweite Herausforderung

Eine erste Wahrheit, die wir nicht ignorieren können, weil jeder sie ausspricht, ist, dass der KV die Vorteile der Straße (Flexibilität) und der Schiene (große Mengen) verknüpft. Ein französischer Humorist, Pierre DAC, sagte einmal: "alles ist in allem und umgekehrt". Das könnte bedeuten, dass der KV auch die Nachteile der Straße und der Schiene assoziiert. Das ist die erste Herausforderung, die bewältigt werden muss, um diese Technik zu entwickeln; dies ist im täglichen Betrieb nicht immer einfach. Die zweite Herausforderung ist eine Konsequenz der ersten: die Operateure des KV dürfen nicht noch eigene Schwächen hinzufügen.

Dritte Herausforderung

Der KV ist politisch gewünscht. Ich habe nie gehört oder gelesen, dass eine politische Partei eines Mitgliedstaates dagegen ist. Es ist deswegen zwingend, dass die notwendigen Investitionen in die Infrastruktur (Bahnlinien und Umschlaganlagen) auch ausgeführt werden. Das aktuelle Gleichgewicht des Wettbewerbs zwischen Schiene und Straße macht öffentliche Kredite notwendig. Aber welche Parteien sind für zusätzliche Steuern? Dies ist wahrscheinlich der Grund dafür, dass man öfter über diese Investitionen spricht als sie zu realisieren.

Vierte Herausforderung

Die moderne Politik beruht, bei Finanzierungen und Entscheidungen, auf einer Abstimmung zwischen verschiedenen politischen Ebenen: lokale, nationale, europäische. *Es ist heikel oder sogar sehr schwer, KV ohne Umschlaganlagen auszuführen.*

Diese Technik erlaubt übrigens, die Infrastrukturen der Straßen zu entlasten und die Umwelt zu schonen, nur dort nicht, wo diese Umschlaganlage gebaut werden muss. Ein Konsens ist in diesem Zusammenhang nicht leicht zu finden; wie ein Verkehrsminister es einmal ausgedrückt hat: "jeder will den Bahnhof in seiner Gemeinde, aber die Bahnlinie in der des Nachbarn".

Fünfte Herausforderung

Dieser Prozess von gemeinsamer Entscheidung und Finanzierung beeinflusst notwendigerweise das Vorankommen des Projektes, umso mehr als es sich um Ausstattungen handelt, die als strukturell angesehen werden. Die Entwicklung des Transports ist konjunkturgebunden, weil sie an die Aktivitäten der Gesellschaften



und Haushalte gebunden ist. Ist es nicht eine Herausforderung für den KV, einen Rhythmus von öffentlichen Entscheidungen zu brauchen, der mit den sich schnell ändernden Transportvolumen übereinstimmt?

Sechste Herausforderung

Ein Problem der Vereinbarkeit der ökonomischen Zyklen trifft jeden, der sich mit KV befaßt, Straßentransporteur, Operateure und Eisenbahnunternehmen, die inzwischen verpflichtet sind, jedes Jahr ein ausgeglichenes Finanzergebnis zu erzielen. Tatsächlich haben ihre materiellen und nicht-materiellen Investitionen einen langen Produktions- und Abschreibungszyklus, während ihre Aktivität an die Konjunktur gebunden ist.

Siebte Herausforderung

Es gehört zu den gemeinsamen Zielen der Betreiber des KV, eine Qualität der Dienstleistungen der Bahnen zu erhalten, die der des Straßentransports in etwa gleich ist. Aber wie kann man den Gütertransport entwickeln, wenn die Priorität auf den überlasteten Netzen systematisch den Personenzügen zukommt und Güterverkehre regelmäßig unterbrochen werden?

Diese Liste ist nicht vollständig und es könnten noch andere Herausforderungen aufgezählt werden, so z.B. dass trotz alledem die UIRR seit 30 Jahren besteht. Am Anfang haben ihre fünf Gründungsgesellschaften 17.100 Sendungen im internationalen und 232.700 Sendungen im nationalen Verkehr realisiert. Im Jahre 2000 haben ihre 21 Mitglieder 2.962.220 Sendungen international und 1.555.988 Sendungen national erreicht. Allen Akteuren des KV - öffentlichen Behörden, Eisenbahnunternehmen, Operateuren und vor allem Kunden - ist es durch ihren gemeinsamen guten Willen gelungen, diese Technik zu entwickeln und sie haben Vertrauen in deren Zukunft.

Die grosse Herausforderung ist, diese Transporttechnik zum bevorzugten Gütertransportsystem des 21sten Jahrhunderts zu machen.

DIE HERAUSFORDERUNGEN DER LIBERALISIERUNG IN EUROPA

Die Evolution - oder besser die Revolution - der Welt der Eisenbahnen hat theoretisch im Jahre 1991 mit der EG-Richtlinie 91/440 begonnen. Dennoch konnte erst in den letzten Jahren auf juristischem Gebiet und in der Praxis ein Fortschritt mit Hilfe neuer Initiativen verzeichnet werden. Zehn Jahre sind eine lange Zeit, wenn man über Innovation und Globalisierung spricht, aber bei den Eisenbahnen bedeutet dies eine normale Übergangsperiode.



EUGENIO MUZIO

Generaldirektor der Cemat, Mailand

Für diese Trägheit gibt es eine Vielfalt von Gründen, u.a. :

- den Widerstand der etablierten Eisenbahnunternehmen, die den Verlust ihres Monopols befürchten;
- die Schwierigkeit der neuen Gesellschaften, die Eigentümer dieses neuen Infrastrukturmarktes, auf dem die Trassen verkauft werden müssen, sind, sich anzupassen;
- den langsamen Anlauf der neuen Eisenbahnunternehmen, die mit betrieblichen Problemen zu kämpfen haben, sowie mit neuen und hohen Kosten (die Kosten der Produktionsfaktoren sind von Land zu Land verschieden);
- die Unterschiede in der zu befördernden Verkehrsmenge je Land.

Es ist auch legitim zu fragen, ob die Perspektive eines echten Traktionsmarktes mit einer reichen Angebotspalette in einigen Jahren utopisch sei oder nicht.

Die Kunden der etablierten Eisenbahnunternehmen erwarten heute nicht nur aus

Freude an einem Wechsel Dienstleistungsangebote von neuen Eisenbahngesellschaften. Hätten die Eisenbahnunternehmen, die ihnen die Traktion auf der Schiene zur Verfügung stellen, ihr Angebot der Nachfrage angepaßt - sowohl in Flexibilität als auch in Qualität und dem Preis der Dienstleistung - hätten die Kunden wahrscheinlich nur wenig Gründe zu wechseln. In Wirklichkeit ist es aber so, dass die Gütertransportunternehmen, die aus den alten Eisenbahngesellschaften hervorgegangen sind, ihre Ausmaße, komplexe Organisationen und hohe Fixkosten beibehalten haben, die wenig Flexibilität, eine schlechte Qualität der Dienstleistungen und immer höhere Preise zur Folge haben.

Die Öffnung des Marktes müßte dem europäischen Eisenbahnsystem erlauben - zumindest im Bereich Gütertransport, dem rentabelsten für die Bahnen - grundsätzliche Innovationen einzuführen und

neue technologische und operative Lösungen, die den Erwartungen des Kunden entsprechen und die nicht ausschließlich auf die Optimierung der vorhandenen Mittel der Bahnen abzielen, vorzuschlagen.

Man kann sich also leicht vorstellen, dass die etablierten Eisenbahnunternehmen, die anfangs ihre Vorreiterposition behalten werden, mit neuen Gesellschaften auf einem immer stärker wettbewerbsorientierten Markt konfrontiert werden. Eisenbahnunternehmen, die dieser Herausforderung begegnen können, werden diejenigen sein, die dazu in der Lage sind, die Nutzung der vorhandenen Mittel zu optimieren und Leistungen zu erbringen, die mit denen des Straßentransports vergleichbar sind.

Schließlich stellt ein Markt, auf dem die Trassen ausschließlich an nationale Gesellschaften verkauft werden, die allein über die Lizenz von Eisenbahnunternehmen verfügen, ein Problem dar. Diese Gesellschaften kommen dann in den Besitz von Verkehrsstrassen, selbst wenn der betreffende Verkehr einem Dritten, einem Kunden der Eisenbahngesellschaft gehört. Aber indem er den Zug kauft, trägt der Operateur allein das Unternehmensrisiko. In einem wirklich freien Markt müßte der Besitzer des Verkehrs, der die vorprogrammierten Züge für eine gewisse Zeitspanne einkauft, ebenfalls die Trasse kaufen können. Die vor kurzem geänderte und angenommene EG-Richtlinie 95/19 ermöglicht auch Akteuren, die nicht eine Eisenbahngesellschaft sind, Trassen zu kaufen, wenn die verschiedenen Mitgliedsstaaten dies wollen. Es ist wünschenswert, dass diese Anerkennung - im Hinblick auf eine normative Harmonisierung des internationalen Verkehrs - so schnell wie möglich in allen EU-Ländern stattfindet.

Die UIRR-Mitgliedsgesellschaften erwarten die Liberalisierung und Privatisierung der Eisenbahntraktion mit regem Interesse. In diesem Sinne haben Kombiverkehr GmbH & Co KG und die deutsche Tochtergesellschaft von Hupac SA schon die Lizenz als Eisenbahngesellschaft erhalten; Cemat hat ihrerseits eine Anfrage beim italienischen Transportminister eingereicht.



DIE HERAUSFORDERUNG: KOOPERATION UND INTERNET

Die Entwicklung in der Informatik und Telekommunikation hat die Rahmenbedingungen für alle Wirtschaftsunternehmen verändert. Personalcomputer stehen an jedem Arbeitsplatz. Das Internet ist innerhalb kurzer Zeit zum weltweiten Kommunikationsmittel erster Wahl geworden. Die Liberalisierung des Telekommunikationsmarktes hat die Übertragungsgeschwindigkeiten explodieren lassen und zu drastischen Kostensenkungen geführt.

Im Gegensatz zu den Bahnen, die dem Verlagerer die gesamte Transportkette im Containerverkehr im Wettbewerb zum Straßentransport anbieten, haben die meisten UIRR-Gesellschaften auf Kooperation zwischen Logistikunternehmen, KV-Operateuren und Bahnen gesetzt und damit in der Vergangenheit international meist zweistellige Wachstumsraten erzielt. Die Anforderungen der Industrie für logistische Dienstleistungen sind in den letzten Jahren stark gestiegen. Sie haben in einigen Marktsegmenten den Aufstieg der Integratoren beflügelt, die durch Transportorganisation aus einer Hand neue Maßstäbe in Schnelligkeit und Zuverlässigkeit setzen konnten.

Kooperation ist damit noch lange nicht zum Auslaufmodell geworden, aber es stellen sich an sie neue Anforderungen. Der Vorteil der hohen Spezialisierung und der großen Marktnähe der UIRR-Gesellschaften kann nur dann ausgespielt werden, wenn sie

- als einheitliches virtuelles Unternehmen den Spediteuren und Logistikunternehmen gegenüber treten,
- die Transportqualität und den Informationsfluß ebenso gut organisieren wie im durchgehenden Straßentransport, wo der firmeneigene Fahrer wichtige Überwachungsfunktionen übernimmt.

Vertraglich bis ins Detail geregelte Verantwortlichkeit und eine strenge Qualitätskontrolle sind Schlüssel zum Markterfolg bei Kooperationsmodellen. Die meisten UIRR-Gesellschaften haben die Herausforderung erkannt und nutzen das Internet zur Kommunikation untereinander und mit ihren Kunden. Als erstes wurden Informationen über das KV-Angebot implementiert. Nächste Schritte



MARTIN BURKHARDT

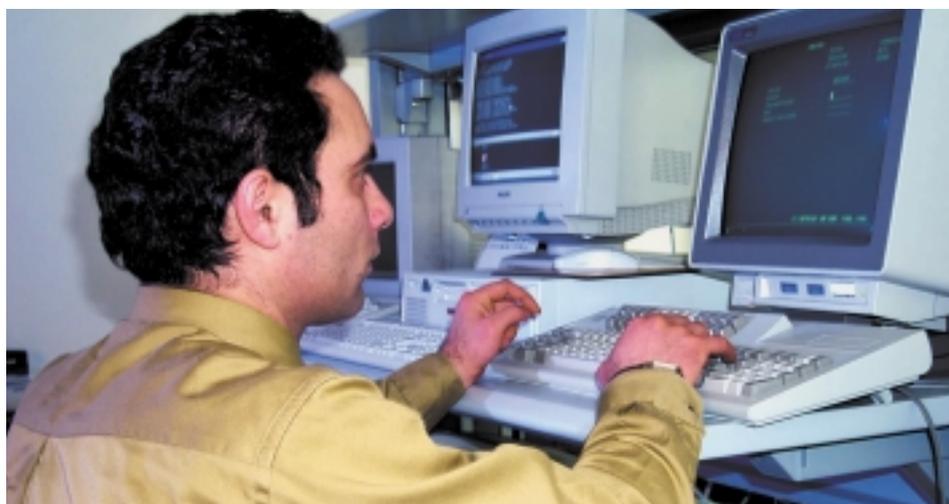
stellv. Generaldirektor UIRR, Brüssel

waren Buchung und Statusinformationen. Auch dort, wo schon frühzeitig eine Kundenanbindung mit firmeneigener Software bestand, können nun alle Kunden, ohne besondere Hard- und Softwarevoraussetzungen, erreicht werden. Aufwändige Aktionen zum Update firmeneigener Software werden damit unnötig. Das System, CESAR, das seit November 2000 operativ ist und ab Sommer 2001 für alle Kunden von Cemat, Hupac und Kombiverkehr interessant wird, da inzwischen fast alle Terminals in Italien, in der Schweiz und in Deutschland online eingebunden sind, bietet eine einheitliche KV-Schnittstelle: www.cesar-online.com. Damit verfügen die Operateure über ein Kooperationsinstrument, das sie zu einem virtuellen Unternehmen zusammenwachsen läßt. Die Entwicklung neuer Funktionalitäten, die Ausweitung der Statusmeldungen und die Vorbereitung zum Anschluß weiterer Operateure, wird

im Forschungsprojekt CESAR II unter Projektleitung des Brüsseler UIRR-Büros durchgeführt.

Die geänderten Rahmenbedingungen bieten nicht nur für den KV-Betrieb neue Möglichkeiten. Das Brüsseler Verbindungsbüro hat die Chancen des Internets frühzeitig erkannt und seit 1996 für die Öffentlichkeitsarbeit genutzt. Als Verband bemüht sich die UIRR um eine offene Informationspolitik. Alle wichtigen Dokumente sind auf dem Internet für jedermann zugänglich. Rund tausend Anfragen pro Monat bestätigen die Bedeutung dieses neuen Mediums. Im Frühjahr 2001 wurde der Internetserver www.uirr.com komplett überarbeitet. Ein neues Design ermöglicht dem Nutzer ein leichteres Navigieren, um schnell die gewünschten Informationen zu erreichen. Die Integration von Netzwerk und Server ermöglicht eine Steigerung der Aktualität. Neu ist ein paßwortgeschützter Bereich für alle Mitgliedsgesellschaften, in dem interne Dokumente, Sitzungsprotokolle und Informationen untereinander ausgetauscht werden können. Die Kommunikationstechnik ermöglicht heute bei einer dezentralen Struktur eine Zusammenarbeit, wie sie früher nur innerhalb eines einzigen Unternehmens möglich war.

Die Herausforderung liegt für alle UIRR-Gesellschaften darin, die neuen Möglichkeiten für die Eroberung weiterer Märkte, für qualitativ bessere Dienstleistungen und letztlich für ein größeres Wachstum des Kombinierten Verkehrs zu nutzen.



HERAUSFORDERUNG UND CHANCE FÜR POLKOMBI - RICHTUNG OSTEN

Seit 1993 ist Polkombi auf dem polnischen Markt aktiv. Die Gesellschaft hat wesentlich zur Bewußtseinsbildung von Wirtschaft und Politik zugunsten des KV beigetragen. Sie begrüßt die Bemühungen Polens um den EU-Beitritt, wobei dieser aber mit der Anpassung des polnischen Transitsystems an die in den EU-Ländern angewandten Transportsysteme bzw. den EU-Rechtsbestand zusammenhängt, wie z.B. die Anpassung des Strassenverkehrsnetzes Polens an den geforderten Achsendruck von 115kN, wo Polen Übergangsfristen beantragt hat.



GRZEGORZ KACZANOWSKI

Generaldirektor Polkombi, Warschau

Der überlastete Transitverkehr hat negative Auswirkungen, z.B. wachsende Zerstörung von Straßen, immer gravierende Unfälle und zunehmende Lärmbelastung. Externe Kosten werden bisher ungenügend in Betracht gezogen; dies führt zu Wettbewerbsverzerrungen bzw. zu Preisdiskrepanzen zwischen dem Angebot des KV und demjenigen des Straßenverkehrs. Der KV wird auch in Polen als umweltfreundlich anerkannt. Dadurch, dass beim KV der größte Teil der Güterbeförderung auf der Schiene stattfindet, werden Emission von Abgasen und Schadstoffen reduziert. Diese Leistungen müssen künftig verstärkt berücksichtigt werden.

Die geographische Lage Polens, als Kreuzung der Transitstrassen Ost-West und Nord-Süd, bietet ein Potential vieler bisher nicht genutzter Möglichkeiten. Im neuen Millennium legt

Polkombi den Nachdruck auf Aktivitäten und Strategien, die die Zusammenarbeit zwischen West- und Osteuropa sowie mit Ländern aus dem Fernosten fördern. Darum hat die Gesellschaft Maßnahmen getroffen, um Mitglied des "Internationalen Koordinierungsrats für Transsibirische Beförderungen" zu werden und ihre Bemühungen waren erfolgreich: das Unternehmen wurde im Oktober letzten Jahres in diesen Rat aufgenommen.

Der am 23. November 1993 mit Sitz in Moskau gegründete Koordinierungsrat zählt z.Z. 63 Mitglieder, zusammengesetzt aus ost- und fernosteuropäischen Bahnverwaltungen, Schifffahrtunternehmen und individuellen Transportfirmen. Haupttätigkeiten des Koordinierungsrates sind Koordination der Transporteur-,

Operateur- und Spediteuraktivitäten unter Berücksichtigung von Transit-, Import- und Export von Gütern über die transsibirische Trasse; Arbeiten an der Qualitätsverbesserung von Verkehren und Austausch über die transsibirische Hauptlinie; Koordination der Vorschläge zur Festlegung von Prioritäten für Transport- und Infrastrukturentwicklung beim Ausbau dieser Trasse; Teilnahme des Koordinierungsrats an Aktivitäten anderer Transportorganisationen. Diese Bahnlinie bildet eine Schlüsselverbindung der Transportsysteme Europas und Asiens.

Die Mitgliedschaft in diesem Rat ermöglicht sowohl Polkombi als auch den UIRR-Gesellschaften, Dienstleistungen im KV nach Osteuropa und Asien zu entwickeln und zu fördern. Schon im Jahre 2000 konnte man die Folgen der Mitgliedschaft und der Kontaktknüpfung mit östlichen Partnern in Form von Containersendungen nach Kasachstan und in die Mongolei erkennen. Darüber hinaus hat Polkombi einen Schritt ost- und zugleich westwärts gemacht, indem sie ein Projekt einer Ganzzugverbindung für die Beförderung von kompletten LKWs in der Relation weißrussisches Brest - Rzepin (in Polen) initiierte. Diese Verbindung wurde von den polnischen Bahnen PKP, TTK Polkombi SA und von den weißrussischen Bahnen gemeinsam organisiert.

Im Jahre 2001 ist die Entwicklung der Zusammenarbeit mit dem Ostmarkt die Herausforderung für Polkombi. Dies hängt mit großem Arbeitsaufwand und Engagement zusammen, um die Besonderheiten der Ländern aus dem Fernosten zu erkennen und sich daran anzupassen. Zugleich ist es eine riesige Chance, die Lage Polens in Mitteleuropa als natürliches "Bindeglied" zwischen den hochentwickeltesten EU-Ländern und den Ländern Osteuropas und Asiens zu nutzen.



Adria Kombi, Ljubljana, hat das Jahr 2000 mit einer positiven Bilanz abgeschlossen. Die Bemühungen der vergangenen Jahre um neue Verkehrsverbindungen haben jetzt endlich Früchte getragen. Das Verkehrsaufkommen im Rahmen des nationalen Shuttlezuges KOMAR liegt weit über den Erwartungen. Besonders auf den südeuropäischen Strecken stiegen die unbegleiteten Verkehre stark an. Die Weiterentwicklung des "Gateway-Ljubljana"-Konzeptes geht gut voran. Die stark gestiegene Nachfrage im RoLa Verkehr konnte wegen Kapazitätsmangel nicht voll befriedigt werden. Trotzdem wurde eine Zuwachsrate von 16% erzielt.

Bohemiakombi, Prag. Der Quell- und Zielverkehr von oder nach tschechischen Umschlaganlagen nahm um 6% zu. Die seit 1994 angebotene Rollende Landstrasse Lovosice - Dresden beförderte erstmalig mehr als 100.000 Lkw. Die Auslastung der täglich 10 - 12 Zugpaare ist auf 80% angestiegen und übertraf damit die ursprünglichen Erwartungen. Das Aufkommen im unbegleiteten Verkehr war primär durch die Verdoppelung des Logistikzuges Tschechien - Polen während fünf Monaten geprägt und durch Aufnahme neuer Verbindungen.

BTZ, München, ist in Europa die erste Gesellschaft, die bimodalen Güterverkehr realisiert. Für ihr Dienstleistungsangebot, das Transporte von Trailerport-zu-Trailerport, Haus-zu-Haus oder maßgeschneiderte, kundenorientierte Lösungen umfaßt, wurde BTZ kürzlich mit dem 1. Intermodal Award ausgezeichnet. Sie verfügt über 460 Trailer (davon 220 Kühl-Koffer). Werktäglich ist der Trailerzug auf den Relationen Verona-Köln, Verona-Hamburg (Soltau) und Verona-München unterwegs. BTZ realisiert zur Zeit ein vom Bundesministerium für Bildung und Forschung unterstütztes Projekt, das temperaturgeführte Logistik mit hohem Qualitätsniveau entwickelt.

Cemat, Mailand. Im Jahre 2000 hat die Gesellschaft einen leichten Rückgang ihres nationalen Verkehrs verzeichnet. Dies konnte aber durch eine deutliche Verbesserung des internationalen Verkehrs wettgemacht werden, so dass die Bilanz



positiv ausging. Zwei neue Projekte wurden gestartet: "NODO ITALIA" (Bologna = Hub), in Zusammenarbeit mit Trenitalia Cargo und der Gesellschaft Interporto di Bologna, wird zum Brennpunkt für die Shuttlezüge zwischen dem Brenner und Modane in Richtung Süditalien und den Inseln. In Zukunft soll ebenfalls eine Verbindung zum Gotthard zustande kommen. "BLS" (Belgium Lötschberg Service) ist der neue intermodale Verkehr, der ab Februar 2001 von Cemat, Novatrans und TRW angeboten wird.

Combiberia, Madrid. Die Qualität der Dienstleistung ist vor allem wegen unzureichender Mittel auf den Strecken der SNCF und wegen der hohen Auslastung der Infrastruktur der RENFE immer noch unbefriedigend. Dennoch konnte Combiberia im Laufe des Jahres 2000 mit einem Wachstum von 22% das beste Resultat seit ihrer Gründung erreichen. Dieser Sprung nach vorne läßt sich größtenteils durch die Unterstützung der Kunden und deren Vertrauen in die Zukunft des KV erklären. Unentbehrlich ist es, dass die Bahnnetze ihre internen Krisen regeln, damit der KV die ihm zukommende hochrangige wirtschaftliche und soziale Rolle spielen kann.

Crokombi, Zagreb. Die Gesellschaft wurde im Jahr 1998 gegründet und konnte nach zwei schwachen Jahren erstmals mit einer positiven Bilanz abschließen. Der internationale Verkehr, insbesondere mit Ungarn, ist gestiegen. Am größten wurde er aber mit Slowenien, zwischen dem slowenischen Hafen Koper und den kroatischen

Terminals sowie dem größten kroatischen Hafen Rijeka und Slowenien. Das Kroatische Verkehrsministerium plant im Jahre 2001 die Einführung einer RoLa Verbindung Zagreb - Wels.

CTL, London, hat ein sehr schwieriges Jahr durchmachen müssen. Dennoch ist es der Gesellschaft gelungen, ihre Stellung als führendem KV-Operateur zwischen Großbritannien und dem Kontinent beizubehalten. Die britische Eisenbahnindustrie hat unter einer Reihe von schweren Zwischenfällen gelitten, die die Sicherheit der Infrastruktur infrage gestellt haben. Dadurch wurde ihr Zugang für die verschiedenen Operateure beträchtlich eingeschränkt. Dies und schwierige Witterungsverhältnisse haben den Ergebnissen von CTL sehr geschadet. Folge war, dass die Gesellschaft ihre Entwicklungsprojekte für neue Linien aufschieben mußte. Trotzdem konnte CTL ihre Stellung in Nebendienstleistungen (Straßen Vor- und Nachlauf, Lagerung) halten. Darüber hinaus hat sie 2000 beschlossen, das EDV-System GOAL zu übernehmen, um einigen UIRR-Partnern näherzukommen.

Hungarokombi, Budapest. Das Volumen des unbegleiteten Verkehrs hat sich im Einzelwagenverkehr vergrößert. Doch die Anzahl der Kombisendungen mit dem Systemzug (Hamburg-Bremerhaven) ist gesunken. Ursachen des Rückganges sind u.a. die von den Bahnen eingeführten immer höheren Frachtpreise, sowie das Auftreten von neuen Operateuren. Dennoch konnte die Gesellschaft ihren früheren Rekord von 1998 im RoLa-

Verkehr ein wenig überschreiten. Es bestehen gute Chancen zur Weiterentwicklung des KV in Mittel- und Osteuropa. Hungarokombi hofft Verkehre mit einigen dieser Länder, sowie zwischen ihnen und Westeuropa aufzubauen. Zentrum dafür sollte Budapest mit einem neuen intermodalen Terminal (BILK) sein. Die Gesellschaft arbeitet daran als Investor des internationalen Konsortiums mit.

Hupac, Chiasso, erreichte ein Gesamtergebnis von +14%, wobei sich der unbegleitete kombinierte Verkehr weiterhin als stärkster Bereich erwies. Die Entwicklung für das Jahr 2001 ist unsicher, denn die Auswirkungen der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie der 40 Tonnen-Straßenkontingente auf den kombinierten Verkehr sind schwer einzuschätzen. Im Bereich maritimer Verkehr wurde auf eine verbesserte Anbindung der nordeuropäischen

Kombi Dan, Kopenhagen. Im Juli 2000 wurde die Öresund-Brücke, die Dänemark direkt mit Schweden verbindet, in Betrieb genommen. Diese Relation entspricht der Nachfrage des Marktes nach einer genauso schnellen und flüssigen Verkehrsabwicklung wie früher über die DanLink-Fährverbindung. Die durchschnittliche Pünktlichkeit des Transitverkehrs durch Dänemark lag Anfang 2001 bei etwa 85%. Die neue Verkehrsrelation "Nordic Rail Shuttle" - eine Nachtsprung-Verbindung zwischen Stockholm und Kopenhagen - erweist sich ebenfalls als interessant. Dagegen läßt der Verkehr zwischen Jütland und Schweden weiterhin wegen fehlender Zugkapazität zu wünschen übrig. Trotz großer Qualitätsprobleme, vor allem bei der Verbindung nach Italien, ist es der Gesellschaft gelungen, ihren Marktanteil auf dem dänischen Markt zu behalten. Kombi Dan ist optimistisch und verfolgt weiterhin ihr Ziel, und zwar pünktliche Züge.

Flexibilität. Kombiverkehr hat die Angebotspalette um die zwei strategisch wichtigen Terminalbeteiligungen KTL, Ludwigshafen, und Baltic Rail Gate, Lübeck, erweitert und ein Beratungsunternehmen KombiConsult gegründet. Es wurde eine weitere Tranche von 28 Containertragwagen in Gelenkbauart bestellt.

Novatrans, Paris, hat das Jahr sehr positiv abgeschlossen. Die Ergebnisse hätten noch besser sein können, wenn nicht die tragischen klimatischen Ereignisse in Norditalien gewesen wären und der Traktionsmangel des französischen Eisenbahnunternehmens, der den Einsatz von nur einem neuen nationalen Zug erlaubt hat. Der massive Anstieg des internationalen Verkehrs äußerte sich in einer hohen Auslastung der Züge, vor allem auf der Achse Frankreich-Italien. Um dieser wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, hat die Gesellschaft beschlossen, ihre Kapazität durch den Ankauf von 25 Doppelwaggons (+ 25 in Option) und von zusätzlichen Umschlaggeräten zu verbessern. Novatrans steht dem Jahre 2001 positiv gegenüber dank der Inbetriebnahme von neuen Verkehrszentren, wie in Mouguerre (Bayonne) und dem Einsatz zusätzlicher Verbindungen zwischen einigen Städten, u.a. Lille und Avignon.



Kombiverkehr, Frankfurt. Die Auswirkungen der negativen Entwicklung des Vorjahres, die durch zwei Preiserhöhungen von DB Cargo und eine nicht marktgerechte Leistungsqualität verursacht worden waren, konnten durch das Kombi-Netz-2000+, bei dem Kombiverkehr das wirtschaftliche Auslastungsrisiko trägt, schon Mitte des Jahres ins Positive

gewendet werden. Die gute Leistungsqualität der 26 Ganzzüge mit einer durchschnittlichen Pünktlichkeitsquote von 90% hat im Laufe des Jahres die Kunden überzeugt. Für den Fahrplanwechsel im Mai/Juni 2001 ist eine Erweiterung des Kombi-Netzes 2000+ um neue Verbindungen geplant. Der internationale unbegleitete Verkehr hat sich mit einem Plus von rund 10 % positiv entwickelt. Die effektive Verknüpfung der internationalen Ganz- und Shuttlezüge mit dem Kombi-Netz 2000+ bringt erhebliche Produktionsvorteile und eine hohe

Häfen an das Shuttlenetz der Hupac hingearbeitet. Auf einigen Achsen konnten weitere Züge eingeführt werden. Das Angebot Singen-Genua, mit der Möglichkeit der Weiterfahrt nach Tunesien, ist eine innovative Dienstleistung, die in Zusammenarbeit mit Cemat gefördert wird. Hupac konnte als lizenziertes Eisenbahnunternehmen in Deutschland ihren ersten Free Access Zug realisieren. Auf dem Terminal in Busto Arsizio sind die Kapazitätsgrenzen erreicht, eine Erweiterung ist vorgesehen. Rasches Handeln ist gefragt, um die Qualität des KV wieder anzuheben.

Ökombi, Wien, konnte nach einem moderaten Wachstum im Jahre 1999 wieder kräftige Zuwachsraten verzeichnen. Die RoLa legte - trotz teilweise gravierenden Waggon-Engpässen - erheblich zu (41.000 Sendungen mehr). Da hier ein weiter steigender Trend zu erwarten ist, erwies sich die Entscheidung, 200 neue Niederflurwagen zu beschaffen, als richtig. Diese gelangen im Lauf des Jahres 2001 zur Auslieferung und ermöglichen es, Verkehre auf vorhandenen Relationen auszubauen, aber auch neue Projekte zügig umzusetzen. Trotz einer verschärften Konkurrenzsituation konnten auch im unbegleiteten KV zweistellige Steigerungen erzielt werden, wozu insbesondere der nationale Verkehr und die Ganzzüge beitragen. Allerdings mussten in einzelnen bilateralen Verkehren auch Rückschläge hingenommen werden. Es wird daher im laufenden Jahr eine Konzentration auf wichtige internationale Relationen und auf die Servicequalität erfolgen.



Polkombi, Warschau. Der größte Erfolg der Polkombi ist die Aufrechterhaltung der Anzahl der Sendungen auf dem Niveau des vorigen Jahres. Berücksichtigt man den sich verschärfenden Wettbewerb auf dem polnischen Verkehrsmarkt, zeugt dies von einem wirksamen Engagement ihrer Mitarbeiter. Die Zukunft sieht Polkombi vor allem in Zusammenarbeit mit den GUS - Staaten, also mit dem Osten. Das Warschauer Polkombiteam will die große Chance nutzen, die die geographische Lage Polens bietet, nämlich als Bindeglied zwischen West und Ost zu fungieren. Deswegen hat Polkombi Anstrengungen unternommen, um ein Mitglied des Internationalen Koordinierungsrats für Transsibirische Beförderungen mit Sitz in Moskau zu werden, was mit Erfolg abgeschlossen wurde.

Rocombi, Bukarest, wurde 1997 gegründet und ist im Jahre 2000 der UIRR als Vollmitglied beigetreten. Die Gesellschaft kann in fast allen KV-Umschlaganlagen Rumäniens (insgesamt 30) tätig sein, doch die beförderten Volumen haben das erwartete Niveau nicht erreicht. Grund dafür ist die relativ geringe Anzahl rumänischer Kunden. Außerdem ist die Infrastruktur der rumänischen Umschlaganlagen dem KV, der Wechselbehälter und Sattelaufleger benutzt, nicht angepaßt. Der größte Teil des internationalen KV wurde in Zusammenarbeit mit Cemmat, Hungarokombi und Bohemia-kombi realisiert. Die Gesellschaft hat auch eine RoLa zwischen Rumänien und Bulgarien entwickelt, wobei sie für diese angepasste Containertragwagen (1,20m Höhe) benutzte. Nach drei Monaten unbe-

friedigender Dienstleistung ist der Zug eingestellt worden.

Swe - Kombi, Trelleborg. 2000 haben sich die Bedingungen für den Kombinierten Verkehr in Schweden, Norwegen und zum Teil auch Finnland drastisch verändert, da die Eröffnung der Öresundsbrücke mehr Flexibilität und

Laufzeitvorteile gebracht hat. Die Frequenz gewisser Fahren wird erhöht, um andere Verbindungen via Travemünde oder Rostock zu erreichen. Da Trelleborg eine zentrale Rolle spielen wird, hat Swe-Kombi ihren Sitz dorthin verlagert. Personalwechsel im Management und im operativen Bereich werden eine marktorientiertere Ausrichtung ermöglichen. Um das KV-Angebot zu verbessern, hat Swe-Kombi Verhandlungen geführt in der Absicht, Kombizüge auch tagsüber fahren zu lassen.

Trailstar, Rotterdam, hat mit seiner neuen schlanken Struktur und dank den Synergien mit der Hupac SA im Jahr 2000 eine weitere positive Entwicklung erfahren. Die Relation Rotterdam-Polen mußte wegen unzureichender Qualität und Nachfrage eingestellt werden. Die Ausdehnung des Terminals RSC wie auch der Bau der neuen Strecke "Betuwelinie" wird es Trailstar ermöglichen, neue Produkte einzuführen. Im Bereich maritimer Verkehr wird zusammen mit Hupac an einem Angebot auf der Relation Rotterdam-Basel gearbeitet. Die Aussichten für 2001 sind aufgrund der immer noch ungenügenden Qualität der Bahnleistung sowie der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ungewiß. Trotz der schwierigen Marktbedingungen rechnet Trailstar für 2001 mit einem Verkehrszuwachs.

TRW, Brüssel, muss feststellen, dass die Qualität der Bahn im Jahr 2000 unzureichend war. Außerdem haben die Unwetter, die von Oktober bis Dezember Frankreich und Norditalien getroffen haben, negative Auswirkungen gehabt. Das Wachstum, das

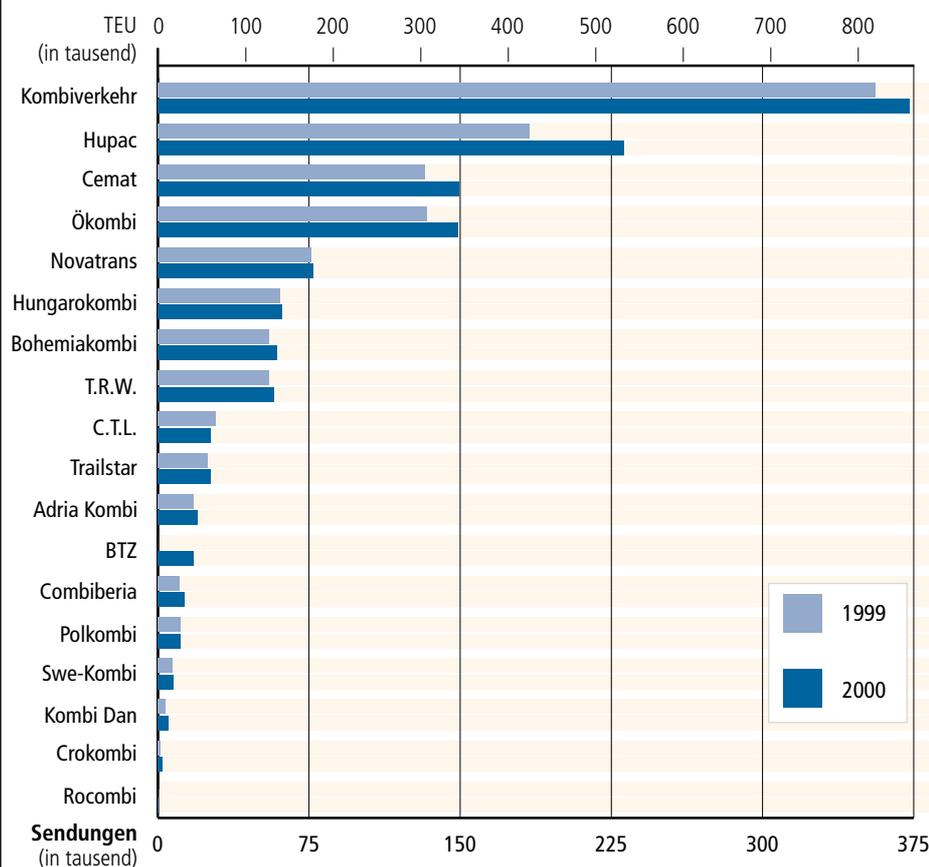
bis dahin ca. 11% betragen hatte, ist stark zurückgegangen und erreichte am Ende des Jahres nur noch 3%. Diese schwierige Situation der Bahn, für welche keine strukturelle Lösung von Seiten der betroffenen Eisenbahnunternehmen vorgeschlagen werden kann, hat TRW und ihre Partner dazu geführt, die Beförderungssachsen für ihre wichtigsten Märkte zu variieren. Weitere Einführungen von Shuttle-Zügen und die Eröffnung neuer Terminals sollten es der Gesellschaft ermöglichen, ihre Produktivität zu steigern und die auf dem Benelux-Markt erwartete Wettbewerbsfähigkeit wieder herzustellen.

Assoziiertes Mitglied

CNC (Compagnie Nouvelle de Conteneurs), Vincennes, hat ein kontrastreiches Jahr durchmachen müssen. In den ersten sechs Monaten gab es ein Wachstum, dann ist die Aktivität zurückgegangen, vor allem wegen einer Verschlechterung der Bahnbeförderungsbedingungen. Trotzdem hat die Gesellschaft ein mit dem Vorjahr vergleichbares Niveau erreicht. Gleichzeitig hat sie in die Entwicklung von wertvollen Partnerschaften investiert, wie z.B. Abkommen mit verschiedenen Häfen und eine Beteiligung an einigen Terminalbetreibergesellschaften und Straßentransporteuren. Schließlich hat sie den Modernisierungsvorgang ihres Informationssystemes sowie die Erneuerung und Ausweitung des ISO Zertifikates auf ihren Terminals fortgesetzt.



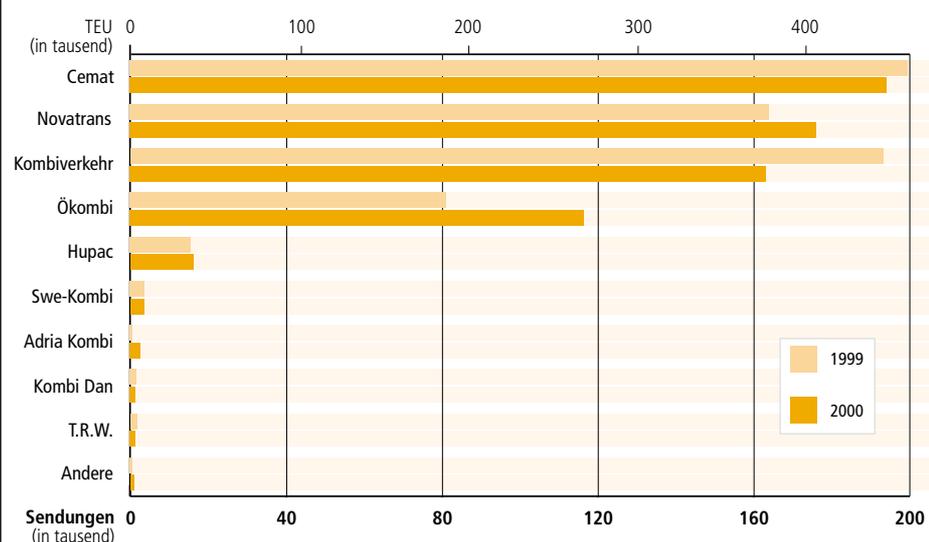
INTERNATIONALER VERKEHR



	Sendungen		% Var
	1999	2000	00/99
Kombiverkehr	355.987	372.778	+5%
Hupac	184.391	231.060	+25%
Cemat	132.255	149.395	+13%
Ökombi	133.607	148.769	+11%
Novatrans	75.838	77.274	+2%
Hungarokombi	60.813	61.780	+2%
Bohemiakombi	54.886	59.017	+8%
T.R.W.	55.070	57.747	+5%
C.T.L.	28.714	26.417	-8%
Trailstar	24.543	26.375	+7%
Adria Kombi	17.819	19.829	+11%
BTZ	-	17.757	-
Combiberia	10.960	13.142	+20%
Polkombi	11.319	11.347	0%
Swe-Kombi	7.198	7.493	+4%
Kombi Dan	3.886	5.424	+40%
Crokombi	1.449	2.005	+38%
Rocombi	-	315	-
Total Sendungen	1.158.735	1.287.922	+11%
Total TEU	2.665.091	2.962.220	+11%

International konnte wieder ein zweistelliges Wachstum erreicht werden; ungefähr 11%, d.h. 135 000 Einheiten mehr als in 1999, und dies trotz der schlechten Dienstleistung der Bahnen. Der alpenquerende Verkehr, mehr als 70% des Gesamtverkehrs, war wieder einmal die treibende Kraft dieses Wachstums, u.a. zwischen Italien und Deutschland (+17%), Belgien (+27%) und Frankreich (+10%). Die Verbindungen mit Österreich, wichtiges Bindeglied zwischen Westen und Osten, haben ebenfalls einen interessanten Anstieg von 8% dank der Achsen der RoLa über den Brenner, den Tauern und die Donau verzeichnen können. Der begleitete Verkehr hat sich ebenfalls gut entwickelt: Verbindung zwischen Dresden (D) und Lovosice (CZ) hat es zum erstenmal erlaubt, mehr als 100 000 Lastzüge in einem Jahr auf der Schiene zu befördern, was ein Wachstum von 8% bedeutet. Die Verkehre von und nach Spanien haben sich erheblich erweitern können, vor allem mit Deutschland (+14%) und Belgien (+45%).

NATIONALER VERKEHR

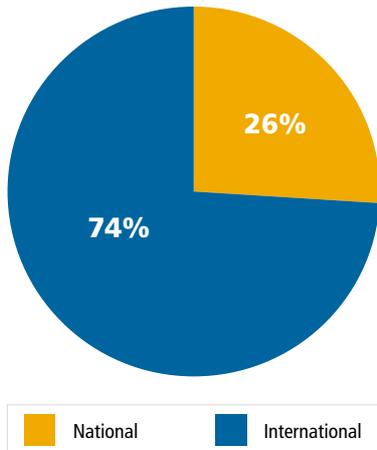


	Sendungen		% Var
	1999	2000	00/99
Cemat	199.679	194.327	-3%
Novatrans	164.000	176.145	+7%
Kombiverkehr	193.394	163.290	-16%
Ökombi	81.236	116.572	+43%
Hupac	15.641	16.194	+4%
Swe-Kombi	3.745	3.589	-4%
Adria Kombi	530	2.650	+400%
Kombi Dan	1.720	1.415	-18%
T.R.W.	1.744	1.347	-23%
Andere	593	988	+66%
Total Sendungen	662.282	676.517	+2%
Total TEU	1.523.246	1.555.988	+2%

Die nationalen Transporte stiegen um 2%, trotz des starken Rückgangs der Verkehre in Deutschland, bedingt durch zwei aufeinanderfolgende Preiserhöhungen der DB. Die Einführung des Kombi-Netz2000+ hat es ermöglicht, das Vertrauen der Kunden in den KV wieder zu gewinnen. Der italienische Verkehr hingegen hat in diesem Jahr Einbußen erlitten, u.a. wegen den tragischen klimatischen Ereignissen im Norden des Landes. Nach der Katastrophe im Tauern-Tunnel wurden große Anstrengungen unternommen, um den KV in Österreich zu fördern, vor allem die Verbindung der Rollenden Landstraße Wels – Villach, die in 2000 zum erstenmal ein ganzes Jahr betriebsfähig war. Das französische nationale Volumen hat einen historischen Rekord erreicht: mehr als 175 000 UIRR-Sendungen konnten transportiert werden, und dies trotz des Traktionsmangels der SNCF und der Schwierigkeit, leistungsfähige Trassen zu finden.

TRENDS

VERKEHRSLEISTUNG



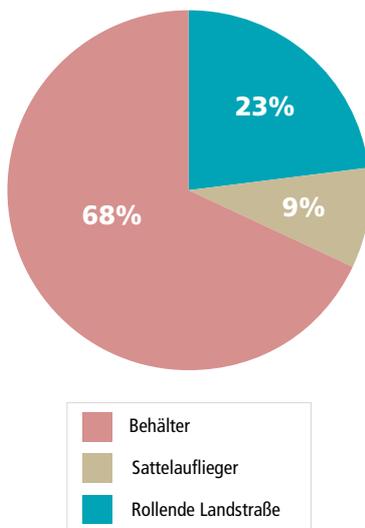
INTERNATIONALER (INT.) UND NATIONALER (NAT.) VERKEHR IN MIO. TKM

Jahr	Int.	Nat.	Total
1991	11.902	7.170	19.072
1992	13.206	7.043	20.249
1993	14.490	6.844	21.334
1994	17.077	7.606	24.683
1995	17.720	7.250	24.970
1996	19.584	7.583	27.167
1997	21.527	8.334	29.861
1998	21.926	8.308	30.234
1999	20.742	7.846	28.588
2000	22.804	8.132	30.936

Die wirtschaftliche Konjunktur 2000 hat einen bedeutenden Anstieg des Austauschs zwischen den europäischen Ländern ermöglicht. Die internationale Verkehrsleistung ist um 10% entsprechend ca. 2 Mrd. Tonnenkilometer gestiegen. Vier Länder teilen sich 95% des nationalen Aufkommens: Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich.

Die mittleren Entfernungen liegen um ca. 700 km für den internationalen und 600 km für den nationalen Verkehr. Die Abstände im internationalen Verkehr verringern sich mit den Jahren, weil der Anteil der Rollenden Landstraße – meistens auf kurzen Strecken – etwas ansteigt. Der Fall des Eisernen Vorhangs hat die Verkehre nach Zentral- und Südosteuropa anwachsen lassen, von denen ein großer Teil von der RoLa abgewickelt wird. Im Jahre 1990 betragen die durchschnittlichen Entfernungen international noch 800 km.

TECHNIKEN

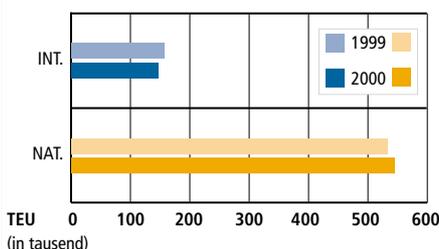


ANTEIL DER KOMBITECHNIKEN AM GESAMTVERKEHR IN TAUSEND SENDUNGEN

Jahr	Behälter/Container	Sattelaufleger	Rollende Landstraße	Total
1991	765	235	226	1.226
1992	835	229	225	1.289
1993	884	202	211	1.297
1994	1.057	219	253	1.529
1995	1.079	224	312	1.615
1996	1.160	207	344	1.711
1997	1.333	185	346	1.864
1998	1.335	166	382	1.883
1999	1.260	155	406	1.821
2000	1.333	172	460	1.964

Der unbegleitete Verkehr, die Wechselbehälter und die Container bleiben weiterhin die von den aktiven UIRR-Mitgliedern - mit Abstand - am meisten transportierten Ladeeinheiten, nämlich 68% aller Sendungen im Jahre 2000. Die begleitete Technik, auch 'Rollende Landstraße' genannt, erreicht inzwischen 23 % aller Sendungen dank einem bedeutendem Wachstum auf der Achse Deutschland-Italien und im Verkehr mit Österreich. Der Anteil Sattelanhänger blieb bei 9%, vor allem durch Mitwirkung von BTZ, des einzigen europäischen Operateur, der Transporte mit Hilfe der bimodalen Technik durchführt. Im bimodalen System wird ein Drehgestell unter den Sattelanhänger geschoben und mit diesem verbunden, so dass ein Schienenfahrzeug entsteht. Es wird kein Kran für den Umschlag von der Straße auf die Schiene benötigt.

ASSOZIIERTE MITGLIEDER



NATIONALER (NAT.) UND INTERNATIONALER (INT.) VERKEHR IN TEU

Jahr	Int.	Nat.	Total
1999	156.794	532.334	689.128
2000	146.584	543.914	690.498
	-7%	2%	+0,2%

Die Gesamtanzahl der von CNC durchgeführten Transporte ist im Vergleich zu 1999 leicht angestiegen. Die Verbesserung im nationalen Verkehr konnte den Rückgang international ausgleichen. 61% des Umsatzes sind dem Dienst CES (Continental European Services) zu verdanken, der Tür-zu-Tür Transporte mit eigenen Wechselbehältern durchführt. Der Dienst NES (Naviland European Services), der den Vor- und Nachlauf der maritimen Container beinhaltet, macht einen Anteil von 36% des Umsatzes aus, die anderen Dienstleistungen 3%.

Das Buch über 30 Jahre UIRR

Das Jubiläum 30 Jahre UIRR war Anlass für die Herausgabe eines Buches, das die Geschichte der Vereinigung und die Entwicklung des KV Schiene-Straße während dieser Periode schildert. Der Autor, Herr Hans Wenger, 25 Jahre lang Generaldirektor der Gesellschaft Kombiverkehr, war maßgeblich an der Gründung der Vereinigung im Jahre 1970 und auch an ihrer weiteren Entwicklung beteiligt. Das Werk "UIRR 30 Jahre" (ca. 270 Seiten) wurde auf Deutsch und Französisch herausgegeben. Es kann bei den Mitglieds-gesellschaften der UIRR oder deren Verbindungsbüro in Brüssel bestellt werden (Beitrag für Druck- und Versandkosten: 12 EUR). Es enthält eine Fülle von Informationen für alle Transportexperten.

Das Projekt 'Qualität'

Das UIRR-Büro und sechs Mitglieds-gesellschaften haben im Rahmen des PACT Programmes (Pilot Actions for Combined Transport) eine Studie über die Qualität des Kombinierten Verkehrs erstellt. Grundlage der Arbeiten war eine europaweit harmonisierte Qualitäts-statistik der Jahre 1999 und 2000; die Ergebnisse werden in weiteren Studien ausgewertet. Die Bilanz für die Qualität ist negativ: die Pünktlichkeit der erfassten internationalen Züge des KV ist bis auf 50% zurückgegangen. Grund hierfür sind größtenteils Mängel seitens der Eisenbahngesellschaften (Lokomotiven, Lokführer,...). Die Studie stellt auch Beispiele für "Best Practice" vor. Die UIRR fordert die verschiedenen Akteure, die an der Transportkette des KV beteiligt sind auf, sich zusammenzutun, um zu einer "Qualitätsoffensive" überzugehen. Die Studie und eine Pressemitteilung sind auf dem Internet unter <http://www.uirr.com> zu finden.

Zwei neue Mitglieder bei der UIRR

Im Jahre 2000 hat sich die UIRR-Familie um zwei neue Mitglieder erweitert: die rumänische Gesellschaft Rocombi und die deutsche BTZ (Bayerische Trailerzug-gesellschaft), so dass die Vereinigung jetzt 21 KV-Operateure zählt. Die Besonderheit der BTZ sind bimodale Transporte zwischen Deutschland und Italien. Komponenten dieser Technik sind bimodale



Trailer, die sowohl als vollwertiger Sattelaufleger als auch als Güterwagen einsetzbar sind, sowie Drehgestelle, die den reibungslosen Wechsel von der Straße auf die Schiene ermöglichen.

Zwei UIRR-Gesellschaften erhalten die Lizenz der Eisenbahngesellschaft

Die deutsche Tochtergesellschaft der Hupac, sowie Kombiverkehr GmbH & Co KG haben die Lizenz als Eisenbahngesellschaft erhalten. Cemat hat ebenfalls einen Antrag eingereicht, andere Gesellschaften bereiten sich vor. Ihr Ziel ist nicht, selbst die Aktivitäten der Eisenbahngesellschaften zu übernehmen, sondern wenn nötig über eigene Traktion verfügen zu können und dadurch in der Praxis den Liberalisierungsprozess der Bahnen voranzutreiben.

Die Gründung der KombiConsult

Im Dezember 2000, hat Kombiverkehr ihre eingetragene Beratungsfirma gegründet, die KombiConsult GmbH, um ihre Position auf dem Markt des Kombinierten Verkehrs zu stärken und den immer größer werdenden Anforderungen in diesem Bereich gerecht zu werden. Ziel ist, Lösungen für die verschiedenen Fragestellungen des KV Schiene-Straße vorzuschlagen.

BLS : Ein neuer Intermodal-Service

Belgium Lötschberg Service ist das neue intermodale Angebot des Konsortiums der Operateure Cemat, Novatrans und TRW in Zusammenarbeit mit der "Bahn Lötschberg Simplon". Seit dem 5. Februar 2001 verbindet er die Umschlaganlage von Novara CIM mit dem belgischen Hafen Zeebrugge via dem Lötschberg-Pass (in der Schweiz) anhand von drei Zügen pro Woche in beide Richtungen. Ab dem 10. Juni 2001 werden es im Prinzip fünf Hin- und Rückfahrten pro Woche sein. Dies sollte dem britischen Territorium gute Verkehrsverbindungen garantieren.

Die Gründung der RALpin AG

Diese Dienstleistungsgesellschaft wurde am 4. April 2001 von der BLS Lötschbergbahn AG, der Hupac SA und den SBB in Bern gegründet mit dem Ziel, die Rollende Landstraße zwischen Freiburg im Breisgau und Novara zu betreiben. Diese Aktivität wird voraussichtlich am 11. Juni 2001 gestartet mit zuerst vier Zugpaaren am Tag, und sieben ab September 2001. Dadurch wird der schwere Nord-Süd Verkehr via die Schweiz entlastet.



SLOWENIEN	ADRIA KOMBI Tivoljska 50 SLO - 1000 Ljubljana	Tel: (+ 386) 1 / 23.45.280 Fax: (+ 386) 1 / 23.45.290 E-Mail: infor@adriakombi.si	
TSCHECHISCHE REPUBLIK	BOHEMIAKOMBI Opletalova 6 CZ - 113 76 Praha 1	Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76 Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80 E-Mail: bohemiakombi@bohemiakombi.cz	
DEUTSCHLAND	BTZ Poccistraße 7 D - 80336 München	Tel: (+ 49) 89 / 74.71.48.0 Fax: (+ 49) 89 / 74.71.48.22 E-Mail: info@btz-bimodal.de	
ITALIEN	CEMAT Via Valtellina 5-7 I - 20159 Milano	Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51 Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755 E-Mail: info@cemat.it	
SPANIEN	COMBIBERIA c/Rafael Herrera,11;2º, Pta 208 E - 28036 Madrid	Tel: (+34) 91 / 314.98.99 Fax: (+34) 91 / 314.93.47 E-Mail: combiberia@infonegocio.com	
KROATIEN	CROKOMBI Vodovodna 20a HR - 10000 Zagreb	Tel: (+ 385) 1 / 364.37.37 Fax: (+ 385) 1 / 364.37.35 E-Mail: crokombi@zg.tel.hr	
SLOVAKEI	C.S. EUROTRANS Kuzmányho 22, P.O. Box B-2 SK - 010 92 Žilina	Tel: (+ 421) 89 / 622.447 Fax: (+ 421) 89 / 625.138 E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk	
GROSSBRITANNIEN	C.T.L. 179/180 Piccadilly UK - London W1J 9ER	Tel: (+ 44) 207 / 355.46.56 Fax: (+ 44) 207 / 629.57.14 E-Mail: info@ctlct.com	
UNGARN	HUNGAROKOMBI Szilagy Dezso tér 1 H - 1011 Budapest	Tel: (+36) 1 / 224.05.50 Fax: (+36) 1 / 224.05.55 E-Mail: info@hungarokombi.hu	
SCHWEIZ	HUPAC INTERMODAL Viale R. Manzoni 6 CH - 6830 Chiasso	Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00 Fax: (+ 41) 91 / 695.28.01 E-Mail: info@hupac.ch	
DÄNEMARK	KOMBI DAN Thorsvej 8 DK - 6330 Padborg	Tel: (+ 45) 74.67.41.81 Fax: (+ 45) 74.67.07.03 E-Mail: kombidan@kombidan.dk	
DEUTSCHLAND	KOMBIVERKEHR Postfach 94 01 53 D - 60459 Frankfurt/Main	Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50 Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19 E-Mail: info@kombiverkehr.de	
FRANKREICH	NOVATRANS 21, Rue du Rocher F - 75008 Paris	Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54 Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98 E-Mail: info@novatrans.fr	
ÖSTERREICH	ÖKOMBI Taborstraße 95 A - 1200 Wien	Tel: (+ 43) 1 / 331.56.0 Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300 E-Mail: info@oekombi.at	
POLEN	TTK POLKOMBI ul. Lucka 11 PL - 03-842 Warszawa	Tel: (+ 48) 22 / 656.30.51 Fax: (+ 48) 22 / 656.26.41 E-Mail: info@polkombi.com.pl	
PORTUGAL	PORTIF Avenida Sidonio Pais, 4-4º - P.3 P - 1000 Lisboa	Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77 Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13	
RUMÄNIEN	ROCOMBI B-dul.Dinicu Golescu 38 RO - 78123 Bukarest	Tel: (+ 40) 1 / 312.23.14 Fax: (+ 40) 1 / 312.17.74 E-Mail: rocombi@incertrans.ro	
SCHWEDEN	SWE-KOMBI Hamngatan 9 S - 231 22 Trelleborg	Tel: (+ 46) 410 / 36.39.00 Fax: (+ 46) 410 / 36.39.29 E-Mail: mail@swe-kombi.se	
NIEDERLANDE	TRAILSTAR Albert Plesmanweg, 151 NL - 3088 GC Rotterdam	Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22 Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98 E-Mail: info@trailstar.nl	
BELGIEN	T.R.W. Avenue du Port, 100 / bte 1 B - 1000 Bruxelles	Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11 Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59 E-Mail: trw@trw.be	
Assoziiertes Mitglied: FRANKREICH	CNC 8, Avenue des Minimes F - 94300 Vincennes	Tel: (+ 33) 1 / 43.98.40.00 Fax: (+ 33) 1 / 43.74.18.40 E-Mail: continental@cnc-transport.com	



UIRR
Internationale Vereinigung der Gesellschaften
für den Kombinierten Verkehr Schiene-Strasse

rue Montoyer 31/bte 11
B - 1000 Brüssel

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93

E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com
Internet: <http://www.uirr.com>